Po konfiskacie nakład drugi

Nr. 1. Lwów, dnia 1. grudnia 1902 r. Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Lwów, Gródecka 53 A.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: SZCZEPAN KUROWSKI, Lwów, Gródecka 53 A. — Konto czekowe 860.695.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Rocznie 6 kor., półrocz. 3 kor., kwart. 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Pojedyncze numera do nabycia w biurach dzienników; w Krakowie w biurze dzienników p. Salomonowej, Plac Maryacki.

Zawiadomienie.

Szanownych członków organizacyi zawiadamiam, iż na skutek polecenia Centrali, sekretaryat i »Kolejarz« **przeniósł się z dniem 18. bm. do Lwowa.**

Wszystkie pisma i pieniądze przesyłać należy pod adresem: **Szczepan Kurowski, Lwów Gródecka 53. A.**

Sekretaryat.

Na Kongres!

»Na kongres? przejażdżki wam się zachciewa, chcecie czas tracić na pustych frazesach i upijać się planami, których nikt nigdy nie ziści?!«

»Na kongres, między obcych, wrogów narodu, w ich objęciach pić zapomnienie naszych narodowych bolów i żalów, tonąć w fali międzynarodowych wichrzycieli i cudzych krajów wymysły przywozić tu do nas, aby naród buntować!«

»Na kongres? bez opieki waszych przełożonych, Co wam są ojcami i opiekunami w ciężkiej życia doli, bez przyjaźni wam życzliwych sfer rządzących, bez protektorów i opiekunów — a może... może nawet bez nabożeństwa.«

»Na kongres? wy dziady, biedaki, przeciw możnym waszym rządcom i panom. Wy tam będziecie palcem w bucie kiwać chyba, a oni się z was wyśmieją i dalej wami będą tak rządzili, jak dotąd. Wasze zebrania ich tylko podrażnią i nowych wrogów sobie stworzycie. Siedźcie lepiej cicho, pomimo, że pokorne cielę dwie matki ssie«.

* * *

Ze wszech stron takie padają uwagi. Nikomu tak nie brak dobrobytu, chleba, doli i prawa, jak robotnikowi, ale nikt nie ma także tylu doradców i opiekunów, jak robotnik. Wszyscy się zajmują objawami jego woli, myśli jego i czyny są pod ciągłą kontrolą nieuprawnionych nauczycieli i wszyscy się starają — podnieść może jego stan moralny? pouczyć go? — gdzie tam! — utrzymać go w tej wszystko niszczącej martwocie czynu i myśli.

Oni też wszyscy pouczają was towarzysze, że ten kongres, co będzie we Wiedniu, na który się wielu z was wybiera, jest rzeczą niepotrzebną, że tam wpadniecie w ręce agitatorów niepowołanych, którzy was odwiodą od koniecznego dla władz przełożonych posłuszeństwa i uszanowania i będą w was krzewili ducha buntu.

Oni was pouczają, że lepiej w domu iść do czytelni kolejowej, pokłonić się tam panu naczelnikowi — a czasem nawet oglądać oblicze samego pana radcy. Tam jest muzyka pod komendą jakiegoś urzędnika, który — wyobraźcie sobie to! — tak się zniża, że zajmuje się robotniczą muzyką. A wy tego nie uznajecie?

Lepiej iść z bractwem do kościoła i posłuchać jak hańbią tych, co nie czczą bałwochwalczo zarządzeń przełożonych, lepiej znosić sekatury i różne dokuczliwości przełożonych, a zapomnieć o buntatorach i ludziach złej woli, co was do jakiejś organizacyi prowadzą, aby w was budzić »rozgoryczenie i niechęć« do waszych przełożonych.

Lepiej nędzę cierpieć, w kącie płakać nad dolą swoją i swoich, wiekiem złamanemu po życiu w pracy przeżytem iść pokornie za jałmużną...

Czy może lepiej towarzyszu ocknąć się, zbudzić, znaleźć nie tylko siły do pracy obowiązkowej, ale i do walki o to, aby ta praca odbywała się w warunkach odpowiedniejszych i stosowniejszych. Nie tylko w trudzie się męczyć dla zadosyćuczynienia przełożonym, ale także i wysilać się na to, aby ta męczarnia i ten trud odpowiednie owoce przynosiły temu, kto się wysila i męczy!

I ten robotnik placowy musi mieć ustalony zarobek i zapewniony byt i stać się niezależnym od samowoli przełożonego, nadstawnika lub banmis[illegible] Wykonywując swój obowiązek, nie zależy od pokłonów, wybijanych inżynierowi lub jego żonie — a tylko od pracy i jej wartości!

W warsztacie przyjęcie nie śmie od tego zależeć czy panie od Wincentego a Paulo lub ze Szkoły ludowej kogoś popierają, lub czy ten lub ów protektor znalazł dla robotnika łaskę u naczelnika, ale zależeć powinno od zdolności wykonującego swoje zadanie.

I ten konduktor nie »za fotele lub masło« winien się dostać do lepszego bytu, chleb jego powinien być dobrym z jego pracy istotnej, a nie z »koronek«, jakie kapią za wolniejsze miejsca — a to uwalniając ludzi od wzajemnego wygryzania się, od różnych niechlujstw w jakie wpadają, bijąc się o »personki«, uczyniłoby ich jednolitymi, ściśle z sobą złączonymi i zacnymi kolejarzami.

I maszynista i banmistrz i urzędnik ruchu i telegrafu, każdy z pracujących ma żądania do ustalenia bytu bez podejścia kolegów, bez zdrady, bez pochlebstw, ściśle wedle wykonywania poruczonych mu obowiązków.

A jawna kwalifikacya, dająca możność zwalczania nieuczciwych postępków przełożonych, co protegowanych chcą wysunąć na front, kosztem istotnie zasłużonyah, a awans regularny, ustalony, nie zależny od widzimisię tego lub owego przełożonego, a zabezpieczenie bytu rodzin i inwalidów, dziś niedopuszczanych do prawa emerytury — to wszystko nie są żądania buntatorów lub agitatorów — ale żądania ludzi pracujących a cierpiących.

I ci ludzie czują potrzebę porozumienia się. Oni chcą się zjechać z całej Austryi, by sobie ułożyć plan akcyi, celem uzyskania podstaw bytu. Do tej pory kolejarz wisi w powietrzu, zależy od humoru swego przełożonego, a od jednej chwili złego humoru lub nieudałego konceptu referenta ministeryalnego zależy cała egzystencya tych tysięcy. A kolejarze czują, że już nie może być tak

dalej, walka o ustalenie istnienia nie może iść dorywczo, musi ona płynąć szerokiem korytem, jednej niezłomnej organizacyi, uspolonej nie tylko wspólnym interesem, ale nadto jednaką myślą i jednem serca biciem!

I na to jest zwołany kongres. Tam druhu mój, bez opieki tych przełożonych, co cię krzywdzą i gnębią, bez opieki tych fałszywych przyjaciół, co cię radziby powiesić na łańcuch, na usługi panom, tam się masz zejść z twoimi kolegami, jak ty biednymi, jak ty gnębionymi, i nie po cichu, gdzieś w kącie, ale głośno, ale otwarcie, imieniem tych wszystkich, co cię wysłali, i tych, co jeszcze odwagi nie mieli przyjść na zebranie, aby cię wybierać, masz mówić co cię boli, i szukać drogi do wyjścia.

A dla nas ten kongres ma jeszcze inne znaczenie. My tu w najgorszych żyjemy stosunkach. Galicya znaną z tego, że krzywdziciele ma moc wszelakiego rodzaju, że tu kwitnie bezprawie, że odstraszają od organizacyi, ściągając ludzi do zebranych stowarzyszeń »całowania rączek«.

Tam we Wiedniu — na zebraniu ogółu mamy nabrać otuchy, odwagę do walki zdobyć, nauczyć się śmiałości i uczciwości w walce, pozbyć się wad i błędów, co organizacyi krzywdę czynią częstokroć i stanąć złączeni i zszeregowani — nie wśród obcych, nie wśród wrogów, ale u naszych braci zawodowych, u tych co tym samym chlebem żyją i tej samej doli są uczestnikami.

Nas język nie dzieli, bo my się porozumieć potrafimy, ale łączy nas wspólny byt i chleb ten sam. I pójdziemy tam wszyscy pracować dla dobra naszego i naszych następców, walczyć o przyszłość naszą i naszych rodzin, i dlatego jedziemy mimo głosów puszczyków i krakań niegodziwych fałszywców, pójdziemy zgodni i zjednani

na nasz kongres!

K. N.

Przed kongresem.

Kolej żelazna jest tętnicą współczesnego świata. Jestto zdanie, które zyskało sobie uznanie ogólne i któremu nie można odmówić prawdziwości. Wszak żyjemy w świecie przemysłu, a pomyślny rozwój przemysłu zależy od jego możliwie jaknajwiększej ekspanzyi. Przemysł wielki ściera nieustannie wszelkie drobne przedsiębiorstwa; charakterystyczną jest dla niego tendencya do wszystkiego, co wielkie, nawet tam, gdzie ona chwilowo jeszcze niedość wyraźnie się ujawia. Ale zupełnie niedwuznacznie daje się ta tendencya spostrzedz odnośnie do rynku światowego, związanego ściśle z przemysłem. Produkcyę dla nieznacznego zapotrzebowania miejscowego wypiera coraz bardziej produkcya światowa, ta zaś potrzebuje potężnej, wydatnej komunikacyi, a kolei w pierwszym rzędzie przypada w udziele zadanie uskuteczniania tej komunikacyi. Można więc śmiało twierdzić, że przemysł, mimo olbrzymio rozwiniętej techniki, która bezpośrednio pozostaje w jego usługach, nie byłby doszedł do takiego rozkwitu, gdyby kolej ze swoją techniką nie była mu przyszła w pomoc. Ponieważ więc przemysł, stanowi podstawę współczesnego świata, przeto jasnem jest, że koleje posiadają wybitne znaczenie publiczne.

Jak rozwój kolei równoległym jest z rozwojem przemysłu, taksamo i mnóstwo innych rzeczy pozostaje dziś w ścisłej łączności z kolejnictwem. Że nauka staje się coraz bardziej powszechną własnością społeczeństwa, że sztuka wnika w lud, że wzajemne wiadomości narodów o sobie, a zatem i wzajemne zrozumienie i porozumienie między nimi wzrastają i pogłębiają się, to w wielkiej mierze zawdzięcza się nowoczesnym środkom komunikacyi. Gdyby się chciało skreślić obraz dzisiejszego świata ze wszystkiemi jego zdobyczami kulturalnemi, a opuściło w tym obrazie koleje, to otrzymalibyśmy zagadkę, której niezdołalibyśmy sobie bezwarunkowo wytłumaczyć, a zarazem obraz bardzo smutny.

Skoro więc kolejarze są niezwykle ważną częścią składową dzisiejszego społeczeństwa, dzisiejszej gospodarki, dzisiejszego życia w ogólności, to trzeba sobie powiedzieć, że to społeczeństwo jeszcze niedocenia ich należycie, że jednak kolejarze mają prawo żądać od społeczeństwa, by zwróciło na nich swą uwagę i niebyło głuchem na ich żądania.

W dniach 7, 8 i 9. grudnia br. obradować będzie w Wiedniu, w Domu robotniczym, drugi austryacki kongres kolejarzy i zadaniem jego będzie zwrócić uwagę społeczeństwa na najważniejszy środek komunikacyi, jaki ono posiada. Nietylko wewnętrzną, organizacyjną, lecz także ogromną zewnętrzną doniosłość będzie miał ten kongres. Dlatego słuszną i naturalną jest rzeczą, że kolejarze tak żywo interesują się swym kogresem. Mają oni jednakowoż teraz jeszcze drugie zadanie do spełnienia, mianowicie zwrócić uwagę społeczeństwa na ten kongres. Prasa kolejarzy, prasa robotnicza wogóle, zajmowała się już tym kongresem i nadal czynić to będzie: ale nie możemy się ograniczyć do jednego tylko, konwencyonalnego środka, gdzie tyle innych mamy do dyspozycyi dla osiągnięcia celu. Jak wielkim jest wpływ prasy, to jednak daleko większym jest wpływ żywego słowa, wpływ osobistego kontaktu. Kolejarzom nie może sprawiać wielkich trudności wykorzystywanie tego wpływu w jaknajwiększej mierze. W styczności z publicznością mają oni ustawicznie sposobność zwracania uwagi na swój kongres i muszą sobie to powiedzieć, że znaczenie kongresu będzie tem donioślejsze, im szersze koła publiczności będą się nim interesowały

Kwestye, któremi się kongres będzie zajmował, to nie drobnostki i nie jest to bynajmniej przesadą, jeżeli się twierdzi, że obchodzą one nie tylko kolejarzy, lecz także cały ogół społeczeństwa. Idzie o poprawę położenia kolejarzy i o środki tej poprawy: o organizacyę, prasę, parlament. A w polepszeniu doli kolejarzy ma całe społeczeństwo interes w bardzo znacznym stopniu, bo nic tak nie warunkuje bezpieczeństwa ruchu na kolejach, jak personal zdolny do wypełniania swych obowiązków pod każdym względem. Systematyczne urządzenia kolejowe, odpowiedni materyał, jasny system sygnałów, racyonalny regulamin jazdy i t. d., wszystko to są konieczne warunki; ale najdoskonalszy system szwankuje, jeżeli ludzie, którzy są jego wykonawcami, nie mogą pracować z najzupełniejszą precyzyą. Ale warunki, które mają personal kolejowy uzdolnić do takiej pracy, muszą dopiero zostać stworzone, muszą dopiero zostać wywalczone przez sam personal. I czy się to kolejarzom uda, to nie może być obojętne publiczości podróżującej kolejami.

Ale ludzie interesują się nawet rzeczami, które ich najbliżej obchodzą, tylko wtedy, gdy się je im tuż przed oczy nasunie. Setki tysięcy jeżdżą corocznie kolejami, ale gdy pasażer wychyli głowę przez okno wagonu i ujrzy strażnika z czerwoną chorągiewką w wyprężonej postawie przed budką to nie wpadnie mu nawet na myśl pytanie, jaką płacę i jaki czas służby ma ten człowiek, nie wpadnie mu na myśl, że jego własne; bezpieczeństwo zdrowia i życia zależne jest od tego człowieka, który może ma 24 złr. miesięcznej pensyi i 24 godzin nieprzerwanej służby dziennej,

Urzędnik ruchu w czerwonej czapce, maszynista z ręką na regulatorze, konduktor przy hamulcu, strażnik przy zwrotnicy itd. itd. wszyscy oni mają prawo żądać, aby publiczność poznała ich położenie i dowiedziała się, jaką doniosłość ma ściste spełnianie obowiązków z ich strony.

Sprawy, nad któremi będzie obradował drugi kongres kolejarzy, dotyczą przeważnie tych środków, kórych użyć należy, aby kolejarzy istotnie uczynić zdolnymi do ścisłego wypełniania swych obowiązków I dlatego możemy wymagać, aby społeczeństwo specyalnie przy tej sposobności zwróciło swą uwagę na kolejarzy; po kolejarzach zaś samych możemy się spodziewać, że wezmą jak najliczniejszy udział w kongresie, i to ze wszystkich kategoryj, i że wszędzie będą się starali wywrzeć wpływ w tym kierunku, by zwrócić na kongres poszechną uwagę w tej mierze, jaka mu się należy. Wtedy praca kongresu będzie też obfitą w owoce i razem z kolejarzami będzie z niego miało pożytek także całe społeczeństwo.

Słówko o instytucyach humanitarnych.

Kasa dla chorych i zakład ubezpieczenie od wypadków nie są instytucyami kolejowemi — są to instytucye, wyrosłe z dwóch oddzielnych ustaw, które odnoszą się do ogółu pracujących, a nie do kolejarzy tylko. Zasady tych ustaw obowiązują wszystkich pracujących zarówno, a »ekstrawurszty« nie giltują dla nikogo. A jeżeli zarząd kolejowy wchodzi w kontakt z temi instytucyami, na ich postępowanie wpływają, autonomię pracujących i ubezpieczonych krępują, to popełniają nadużycie i nadużycie to winno być publicznie smaganem, a ubezpieczeni powinni dowiedzieć się, gdzie im się krzywda dzieje.

Każdemu ubezpieczonemu odciągają z pensyi i płacy dziennej pewien procent na kasę chorych. Tą opłatą zabezpiecza sobie pracujący w razie choroby zasiłek i pomoc lekarską.

Dekretowym zasiłku nie płacą. Kasa chorych na nich robi interes i wykazuje potem nadwyżki, z których później renumeruje tych lekarzy, co lepszy sparsystem zaprowadzają i lepiej chorych pędzą do roboty. Pragmatyka służbowa gwarantuje dekretowym pensyę — w razie choroby — przez cały rok. Gwałt i nieprawość różnych kacyków ukrócają i to prawo pracujących i na setki wyliczyć można tych dekretowych nędzarzy, którym w razie choroby tylko krankengeld dają — ale tego ustawa nie pozwala.

Dekretowy powinien więc pobierać i pensyę i z kasy chorych należytość—a tej należytości nie pobiera, bo mu powiadają, że przecież bierze pensyę. Tymczasem np. ustawa o kasach chorych przyznaje handlowemu pomocnikowi zasiłek, jak każdemu innemu pracownikowi, a mimo to nie można mu odmówić prawa do poboru płacy zupełnej przez czas ustawowy, t. j. przez 6 tygodni. Ale to dobre dla prywatnego pracodawcy — to zdaje się nie obowiązuje pracodawcę »państwo« — i dlatego też pracujący przy kolejach państwowych, mimo wyraźnego brzmienia umowy służbowej, zawartej w pragmatyce, albo nie dostają płacy t. j. pracodawca »państwo« nie wstydzi się łamać kontraktu służbowego, albo pracujący dostają płacę, a nie dostają zasiłku z kasy chorych, t. j. pracodawca »państwo« robi interes na zawiadywanej przez niego i prowadzonej pod jego odpowiedzialnością finansową kasie chorych.

Skonfiskowano

Nie chcę dzisiaj w to wchodzić, jak to z dziennymi robotnikami przy sekcyach się obchodzi, jak się dziennych robotników, bez odwołania wszelkiego, pozbawia nabytych praw w kasie chorych. Choryś, idź do domu! — a może być, że tam ktoś nawet na konto tego biedaka i pieniądze bierze — ale on, pozbawiony chleba, idźie z nędzą w domu do szpitala i klnie zupełnie słusznie na świat i jego porządek i tych władaczy dobra społecznego, co myślą o szczytach, a o podstawie zapominają! Nie chcę wam opisywać, jak tu zjeżdżają delegaci z Wiednia, dr. Fried, lekarz naczelny kasy chorych i hańbi lekarzy — i tak nie zbytnio chorym oddanych, że za drogie i za dobre recepty piszą — bo chcemy się wrócić do ważniejszej sprawy.

Choroba, to rzecz przejściowa. Wypadek, to rzecz stała. Chorobę wyleczy — jak nie lekarz kolejowy, to zapłacony ciężkim groszem własnym lekarz przywołany — ale wypadek stale ślady pozostawia po sobie, a skutki jego są nie tylko stałe, a są stokroć straszne.

Gdy ktoś miał wypadek i dostał rentę, to już go nie wezmą nazad do roboty, choćby lżejszej, bo ministertswo z za zielonego biurka tę sprawę z zrozumieniem i dobrem pojęciem oceniło, że tylko do tej samej roboty zdolny może po chorobie powrócić do pracy. A gdy kowal naprzykład dostanie rupturę, to mu trudno potem młotem ciężkim dalej kuć, ale do lżejszej mogłby iść — więc go pędzą, bo ta lżejsza robota dla lokaja księdza arcybiskupa lub męża siostry kucharki pana radcy przeznaczona.

Więc wypadek to jest koniec zarobkowania i dlatego trzeba się zastanowić nad nim dobrze i dobrze go rozważyć, aby zrozumieć gdzie się kończy prawo kolejarza i gdzie się dzieje szereg nieprawości — do tej pory spokojnie znoszonych, bo się nikt jeszcze nie dopominał o swoje prawa.

Jak się komu zdarzy wypadek, to mu najpierw zamykają płacę. Jakiem prawem? Na to pytanie nikt nie zna odpowiedzi. Prawem mocniejszego zdaje się. Zdaje się że prawem tem: Ja mam pieniądze w kasie — tobie się one należą — a że ja ci ich nie dam, to próbój, abyś je wydostał.

Pragmatyka służbowa każe ludziom płacić rok cały pensyę, dyrekcye zamykają płace po zgłoszeniu wypadku — a więc zwykle po jednym miesiącu. Zarabiają więc na tym interesie władze kolejowe — 11-ście miesięcy — jedenaście miesięcy płacy nędzarzy oszczędza skarb kolejowy. Na podstawie? Szukałem w pragmatykach, znam dokładnie odpowiednie ustawy, nigdzie uzasadnienia tej krzywdy nie znalazłem — chyba że istnieje »erlass«, który łamie nabyte prawa pracujących.

Ale to lekceważenie ustaw, umowy służbowej i podstaw sprawiedliwości idzie jeszcze dalej. Zamknęli płace stałemu, temu dekretowemu, co lata czekał na to potwierdzenie swego stosunku służbowego, aby się potem w praktyce dowiedzieć, że to diabła starego warte; nie dają lonu temu, którego wypadek zniszczył — ale nadto nie płacą mu należytości z kasy chorych. Znam człowieka który pod Czerepkowcami uległ wypadkowi a więc 15 sierpnia, a w listopadzie dopiero wypłacono mu zasiłek z kasy chorych! Więc od sierpnia do listopada wolno było rodzinie tego człowieka z głodu ginąć. Co tam, że ustawa każe płacić zasiłek od pierwszego dnia choroby, co tam że ustawa każe dbać o chorych — kasie chorych — czy ma to jakie znaczenie, że pragmatyka każe płacić rok cały pensyę. — Władze kolejowe nie chcą — kasa chorych zaś, pod ich komendą będąca, nie słucha przepisów ustawy,

Skonfiskowano

Może ten biedak, co go połamało wśród jazdy, pod brzemieniem nędzy się ugnie i mimo choroby, mimo wypadku bolesnego i w skutki straszliwe obfitego, pójdzie do roboty i zaoszczędzi zakładowi rentę. Więc wytrzymać go trzeba na nędzy i głodzie jaknajdłużej, aby poszedł do roboty — a jak 2—3 tygodni będzie robił służbę, to się przecież znajdzie sposób, aby go »szubnąć!« A nie pamiętacie tego konduktora, któremu nie płacono pensyi, nie dano krankengeldu — doktor kolejowy kazał mu iść do służby, »bo panu przecież nic nie jest« — chory poszedł do służby, bo w domu był głód i nędza — a podczas jazdy zemdlał i spadł z plattformy. Potem go już chorym uznali i rentę mu dali!

Więc kolej probuje, doświadcza ludzi, czy pod obuchem głodu i chłodu, patrząc na znędzniałe i zbiedzone postacie swych dzieci i żon, gdy władza pensye wstrzymała, a więc nie ma za co chleba kupić i czem w piecu zapalić — czy wtedy ten konduktor lub werkmann, budnik lub palacz nie pójdzie do roboty i nie zechce mimo swej choroby pracować na chleb dla swoich!

I tu ta najjaskrawsza krzywda. Kolejowe władze są w porozumieniu z zakładem ubezpieczenia i kasą chorych.

Skonfiskowano.

A te figury, to wasi wybrańcy. Wasi koledzy tak głosowali — a wyście ich nie pociągnęli do odpowiedzialności. Nie chcę was judzić, ale dziwi mnie, że wy tak spokojnie patrzycie na to i nie bronicie waszych praw i nie wołacie głosem jednolitym, że wam krzywda się dzieje, że nie wolno, aby wasze instytucye zabezpieczające was od choroby i od wypadku nie stały pod waszym wpływem,

Skonfiskowano

Jeszcze sobie nie raz pogadamy o nieprawidłowościach, jakich się dopuszcza zarząd kolei w porozumieniu z kasą chorych lub zakładem ubezpieczenia od wypadków, pogadamy sobie o opiniach lekarzy, o profesorach Chwistkach i innych lekarzach, badających naszych kolegów, o ciekawych rzeczach sobie pogadamy — ale gadanie to na nic się nie przyda, jeżeli z nim razem nie pójdzie zrozumienie, że szczególnie i jedynie tylko walka ciągła i stała, z krzywd tych źródłem i systemem dzisiejszym, jest jedyną bronią dla nas. Broń tę daje nam w rękę organizacya. Jej się wszyscy stale i serdecznie trzymajmy! *K. N.*

Kto winien?

Przeciwnicy naszej organizacyi, wrogowie obozu socyalno-demokratycznego, zarzucają nam niejednokrotnie, że ton naszego pisma z przeciwnikami jest szorstki, ba nawet brutalny. »Chcecie nas krytykować — powiadają — dobrze, ale czyńcie to w formie przyzwoitej, europejskiej, nie używajcie słów obrażliwych, nie dotykajcie osobistej czci niczyjej!« — Zgoda! My jesteśmy tego samego zdania i niejednokrotnie wypowiadaliśmy poglądy na tę sprawę, że różnica przekonań politycznych, byle uczciwie rozumianych nie powinna być powodem prześladowania człowieka, pogardzania nim, deptania jego praw ludzkich i obywatelskich. A cóż nam na to odpowiadano? Słowo socyalnydemokrata identyfikowano z pojęciem najgorszego zbrodniarza, za obronę honoru naszego prześladowano nas dyscyplinarkami, przeniesieniami, grożono wypędzeniem z roboty, wstrzymywano awansy, przydzielano do najgorszej służby, obcinano płace, nakładano najniewinniej kary, odmawiano przyjęcia do funduszu prowizyjnego, nie udzielano dekretów, słowem zastosowano cały aparat większych i mniejszych szykan i prześladowań za to tylko, żeśmy byli odmiennych przekonań politycznych, aniżeli ci, którzy mieli to szczęście dzierżyć władzę kierowniczą nad nami. A dziś? Czy dzieje się inaczej? Gdybyśmy zaś chcieli pominąć nawet te prześladowania, które mogły być w eleganckiej formie wykonywane, jako »walka partyjna«, to system traktowania podwładnych przy kolei do dnia dzisiejszego jest tego rodzaju, że musi spotykać się z ostrą, gwałtowną odprawą,

Czyżby nie było śmiesznością, gdyby napadnięty w lesie przez rozbójnika, zamiast bronić się, tłómaczył mu, że piąte przykazanie powiada: nie zabijaj! Tak samo byłoby dowodem niesłychanej słabości i braku wstydu i honoru, gdybyśmy na brutalne obelgi odpowiadali w pokornej, uniżonej formie. Kilka przykładów tylko przytoczymy z najnowszych czasów, z życia galicyjskich kolejarzy, aby udowodnić, że »ton i inteligencya« naszych przeciwników jest gruntem, na którym musi wyrastać ton naszego pisma, jako naturalna przeciwreakcya.

Do inspektora warsztatów przychodzi w godzinach roboczych pewien robotnik, prosząc o urlop natychmiastowy, ponieważ dano mu znać z domu, że żona jego kona przy połogu. W odpowiedzi ów inspektor powiada: »Mogłaby wasza żona po godzinach roboczych rodzić, nie daję urlopu!« Jakżesz taką odpowiedź nazwać? Może grzecznie, nietaktem. Wszak trza być skończonym łajdakiem, aby wobec rozpaczy męża i ojca, wobec oblicza śmierci pozwolić sobie na tego rodzaju brutalne traktowanie podwładnego. Tak też napiętnowaliśmy swego czasu ten postępek. Nazwano nas za to gburami, brutalami, bo ów inspektor bawił się w wolnych chwilach od zajęcia i knajpy w filantropa i patryotę, naturalnie kosztem wyciśniętych datków z podwładnych.

W innym znowu wypadku jeden z wyższych urzędników do żony podwładnego, która z płaczem rzuciła mu się do nóg prosząc o darowanie kary mężowi, za jakieś drobne przestępstwo, zawołał: »Ty łajdaczko, szelmo, ty kochanico!« i tak przez kwandrans znęcał się nad honorem biednej kobiety, wiedząc, że znieść ona musi wszystko z miłości dla męża, z obawy, że z dziećmi pójdzie o żebraczym chlebie. Wprawdzie karę ów przełożony darował, ale to, że nadużywał swej władzy, aby rozkoszować się hańbą słabej, zrozpaczonej istoty, to jest czyn tak haniebny, że trudno na określenie jego znaleść dobitny wyraz w polskim słowniku.

A policzkowanie podwładnych, nazywanie ich bydłem, hołotą, trzodą durniów — są to przecież epitety na porządku dziennym, używane w Galicyi do robotników, czy to jest europejska krytyka błędów podwładnych? A system denuncyatorski, jak naprzykład zaprowadzony w Krakowie przez inspektora Piaseckiego, czy to także przynosi zaszczyt stanowi urzędniczemu?

Moglibyśmy tysiące takich faktów cytować z zapodaniem nazwisk i miejsc gdzie one się wydarzyły! To też wobec takiego traktowania nas i my nie zmienimy swej taktyki ani na jotę, póki, nie zrozumią nasi przeciwnicy, że w powalanej i brudnej bluzie robotnika trzeba szanować człowieka pracy, a ni. traktować go jak psa, bydlę robocze.

Powiadają, że wkraczamy często w sferę życia rodzinnego naszych przeciwników. Tak, o ile to życie rodzinne ściśle jest związane z dolą kolejarzy i odbija się na ich życiu publicznem, tyle razy wykroczymy zawsze po za progi rzekomych nietykalnych stosunków rodzinnych. Dla zrozumienia nas przytoczymy zaraz przykłady. Do konduktora N... w czasie jego nieobecności przychodzi naczelnik ruchu, wiedząc, że ma on młodą, ładną żonę i robi jej propozycyę wiarołomstwa, obiecując za to szybszy awans mężowi. Wszak to sprawa czysto prywatna,

nieprawdaż? A przecież sprawa, która wymaga opublikowania dla napiętnowania haniebnego czynu przełożonego. Inny znowu przełożony utrzymuje stosunki z córką werkführera Z... i pozwala mu za to kraść materyał kolejowy, prześladować robotników itp. I to sprawa prywatna, a przecież publiczna.

W takich więc wypadkach milczeć uczciwej prasie nie wolno i my też bez skrupułów będziemy podobne wypadki piętnować publicznie,

A teraz jeszcze jedna, najważniejsza sprawa. Panowie! Co jest szlachetniejszą bronią, czy jawne, choćby brutalne zwalczanie przeciwników, czy chytre, podstępne oczernianie niemiłych sobie osób w tajnych kwalifikacyach?

Pismo nasze i organizacya nasza działa jawnie, daje możność przeciwnikom bronienia się i odpierania czynionych im zarzutów, a my w tajnych raportach, walcząc kłamstwem, oszczerstwem, rujnujecie byt setek i tysięcy rodzin niewygodnych wam przeciwników. Przypadkowo w ręce nasze dostało się kilka tajnych raportów, gdzie najohydniejsze oszczerstwa wypisane są o przeciwnikach urzędowego »kursu«, gdzie wkracza się w życie ściśle prywatne, a żony nasze stawia się w równym rzędzie z ulicznicami. Winni po tych słowach zarumienią się, jeżeli mają trochę wstydu na dnie duszy. Widzicie panowie, moglibyśmy opublikować nazwiska autorów owych tajnych raportów i w gniewie ich żony i rodziny zrównać z ulicznemi nierządnicami, ale my tego nie czynimy, bo przy prostej naszej duszy, mamy proste, robotnicze serca i umysły i wstydzimy się posługiwać taką haniebną bronią. Dla was cześć naszych rodzin to zabawka, my zaś umiemy uszanować cześć rodzin waszych nie dlatego, że jesteście od nas wyżsi rangą, ale dlatego, że w życiu politycznem nigdy nie szukamy osobistej zemsty, jak to wy czynicie.

Nigdyśmy nie zwalczali i zwalczać nie będziemy ani stanu urzędniczego, ani pod urzędników, ani żadnej innej kategoryi kolejowych sług. Zdaniem naszem wszyscy jesteśmy robotnikami, razem ciężko pracujemy na chleb przy przedsiębiorstwie kolejowem, które bez względu na to czy urzędnika, czy podurzędnika, czy robotnika wyzyskuje bezlitośnie; powinniśmy więc razem o swe prawa walczyć solidarnie. Bez robotników, nie zwyciężą sami urzędnicy i naprzemian bez urzędników, walka naszą będzie cięższa i dłuższa. My to najlepiej rozumiemy i radzibyśmy byli, aby raz rozum prawdziwy wyparł uprzedzenia kastowe, jako niezgodne z pojęciami nowoczesnego ducha czasu i cywilizacyi i aby w szeregach walczących kolejarzy znalazł się cały personal.

Kto winien, że dzisiaj zaostrzają się od czasu do czasu stosunki między robotnikami a pewną kategoryą innych sług kolejowych, macie na to odpowiedź w niniejszym artykule. Zmieńcie dotychczasowy system gardzenia podwładnymi, uznajcie w nich równych sobie ludzi, otoczcie ich przyjaźnią i życzliwością, a znajdziecie w nas najżyczliwszych przyjaciół i współpracowników.

Przyszłość stanu maszynistów.

W niniejszym artykule chcemy podzielić się z czytelnikami naszymi najnowszemi zmianami w organizacyach kolei żelaznych, aby z jednej strony dać kolejarzom duchową strawę, któraby ich kształciła, z drugiej strony, aby zwrócić ich uwagę, że w czasach dzisiejszych w przemyśle kolejowym, tak jak i w innych działach przemysłowych, następują nagłe, szybkie przeistoczenia, które także wpływają na zmianę stanowiska poszczególnych kategoryj służbowych.

Dotychczasowe doświadczenia, poczynione w Prusiech i we Włoszech z kolejami elektrycznemi, wydały bardzo korzystne wyniki i uprawniają do twierdzenia, że w najbliższym czasie motor parowy, jako siła pociągowa, zostanie zastąpiony motorem elektrycznym. Długie badania i próby, przedsięwzięte przez zawodowych techników, wykazały, że lokomotywy elektryczne w niczem nie ustępują lokomotywom parowym, że je nawet przewyższają pod wielu względami. Trudno w ramach krótkiego artykułu omówić liczne szczegóły techniczne, wspomniemy tylko, że lokomotywa elektryczna, ponieważ cała jej waga idzie na usługi adhezyi, przy tej samej sile waży o wiele mniej, niż lokomotywa parowa z tendrem, a pomimo mniejszej wagi, posiada stosunkowo większą siłę pociągową. Dzisiaj buduje się już tak wielkie maszyny elektryczne, że nieustępują one wcale olbrzymom parowym.

Lokomotywy elektryczne nadają się przedewszystkiem o wiele lepiej, niż parowe, do szybkiego ruchu, jak to udowodniły doświadczenia berlińskiego towarzystwa dla kolei elektrycznych. Przy próbnych jazdach z pociągami elektrycznemi, osiągnięto tam szybkość 164 kilometrów na godzinę, a motory na krótszy przeciąg czasu dawały siłę 3000 koni. O wysokiej sile pociągowej lokomotyw elektrycznych świadczy ruch na kolei „Baltimore and Ohio“, gdzie przez tunel długości 5 kilometrów, lokomotywa elektryczna, ważąca 96 ton, ciągnie przy wzniesieniu 8 na 1000 pociąg ważący 1900 ton brutto.

Liczby te okazują, że już dzisiaj można budować tak silne maszyny elektryczne, ażeby mogły podołać ruchowi na największych nawet kolejach. Techniczną stronę elektrycznych kolei można obecnie uważać za rozwiązaną i pod tym względem przemienieniu kolei parowych na elektryczne nic już nie stoi na przeszkodzie. Ale trzeba uwzględnić, że maszyny parowe zostały wynalezione przed maszynami elektrycznemi że więc wszystkie koleje urządzone są odpowiednio do ruchu za pomocą pary i że ulokowano olbrzymie kapitały w maszynach parowych, tendrach, stacyach wodnych, ogrzewalniach i t. d. Gdy koleje parowe będziemy chcieli przemieniać w elektryczne, względy finansowe, a nie techniczne będą odgrywać rolę rozstrzygającą.

Mimo to technicy ufają, że prędzej niż się zdaje, elektryczność wyprze parę na kolejach, a to właśnie z powodów ekonomicznych. Przy ruchu za pomocą elektryczności można będzie puszczać na przestrzeń więcej pociągów osobowych, co będzie korzystnem i dla publiczności i dla kasy kolejowej, jak się to okazało na kolei wiodącej z Medyolanu do Gallarete. Moment to bardzo ważny, ale mógłby ktoś zrozumieć, że odnosi się to tylko do ruchu osobowego i to na szlakach o bardzo ożywionym ruchu. Otóż przy obliczeniu rentowności kolei elektrycznych uwzględnić należy przedewszystkiem koszta przemiany ruchu za pomocą elektryczności. Przemiana kolei włoskiej „Valtelina“ z parowej na elektryczną, kosztowała na przestrzeni około 106 kilometrów okrągło 6 milionów lirów, sumę tę jednakże zredukować należy do 4·5 miliona, ze względu na to, że siły elektrycznej centralnej stacyi kolei nie zużywa w całości i że pewne lokomotywy jej używane są gdzieindziej do pracy, przynoszą więc jeszcze dochody.

Wobec tych wydatków zostają znaczne sumy, oszczędzone nietylko na niepotrzebnym już węglu kamiennym, ale także na sposobie budowy i działania lokomotyw elektrycznych. Węgiel odgrywa oczywiście ogromną rolę na kolejach parowych. Na państwowych kolejach austryackich wydano w 1900 roku na węgle 33 miliony koron, co wynosi $9\frac{1}{2}$% ogólnych kosztów ruchu. Dalej znaczną oszczędność uzyskują koleje elektryczne przy utrzymaniu maszyn w dobrym stanie. Maszyna parowa pod względem czasu, spędzonego w ruchu, stoi daleko po za maszyną elektryczną stając całemi godzinami w ogrzewalni. Lokomotywy parowe w trzy lata potrzebują gruntownej naprawy i wtedy przez pół roku spoczywają. Maszyna elektryczna, której nie niszczy para i dym, nie potrzebuje ciągłego nasycania wodą i węglem, może długo być w ruchu i każdej chwili jest do niego gotową. Na równej przestrzeni mniej potrzeba maszyn elektrycznych do tego samego ruchu pociągów, a ta okoliczność zmniejsza znacznie kapitał inwestycyjny.

Ponieważ tedy maszyna elektryczna sama dla siebie mniej potrzebuje na utrzymanie, ponieważ odpada tender i wogóle potrzeba mniejszej liczby maszyn, więc oczywiście koszta w tym kierunku są znacznie mniejsze. Na kolejach państwowych w Austryi utrzymanie lokomotyw i tendrów w dobrym stanie wynosiło w r. 1900 okrągło 21·3 miliona koron, czyli 6% ogólnych kosztów ruchu. Do obsługi maszyny elektrycznej potrzebny jest wreszcie tylko jeden człowiek i pod tym więc względem potrzeba jej przyznać wyższość nad maszyną parową,

Z powyższych uwag, skreślonych ręką zawodowego technika-kolejarza, należy wysnuć jeden wniosek. Próby poczynione w Ameryce, Włoszech, Angli i Prusiech, wykazały jasno, że z tysiącznych względów musi się usunąć parę na korzyść elektryki, a tem samem zniesie się zawód maszynistów, a zastąpi się go obsługą na wzór samochodów, gdzie kwalifikacye zawodowe nie odgrywają żadnej roli.

Maszyniści siłą faktu i konieczności technicznej zejdą w szeregi zwykłych proletaryuszy-kolejarzy i będą musieli zrównać się z tymi, dla których mają dziś tylko wyniosłą dumę i niechęć.

Opieka lekarska nad kolejarzami.

Od jednego z wybitnych lekarzy, studyującego od dłuższego czasu ustrój leczenia „urzędowego“ po najrozmaitszych instytucyach humanitarnych, otrzymujemy kilka bardzo trafnych uwag na temat specjalizacyi w opiece lekarskiej nad kolejarzami.

Oto jego słowa:

„Dziwna rzecz, jak czasem instytucye, w swem założeniu najszlachetniejsze, przez niedołęstwo lub złą wolę kierowników bywają spaczone tak, że często przynoszą szkodę i wyrządzają krzywdę tym, dla których dobrodziejstwem być powinny.

Mam tu na myśli kolejową kasę dla chorych, a więc instytucyę wysoce humanitarną, której celem nieść pomoc tym nędzarzom, pracującym od świtu do nocy, a wynagradzanym niesłychanie licho.

W ostatnich latach zdarzały się wypadki tak przykre i w skutkach swoich tak straszne, że dalej przypatrywać się im z założonemi rękoma niepodobna, że koniecznie wykazać należy, gdzie tkwi źródło złego i jak mu zaradzić należy.

Śledząc od lat kilku bieg rzeczy w kolejowych kasach chorych, widzimy, że przedewszystkiem chory członek tychże nie otrzymuje tego wszystkiego, czego jego choroba wymaga, ale tylko to, na co norma przepisywania lekarstwa pozwala, że nawet, co ze smutkiem podnieść musimy — znachodzą się lekarze, którzy już to dlatego, że się zanadto przejęli znaną, nieszczęsną oszczędnością kolejowej kasy dla chorych, już to, co jeszcze gorsze, dla zyskania awansu w płacy lub może nędznej remuneracyi, wychodzą jeszcze w kierunku ujemnym po za normę przepisaną, to jest zapisują mniej jeszcze, niż to zarząd kasy dla chorych w szczodrobliwości swej zezwala.

Z powodu tego większa część kolejarzy wyciąga ostatni grosz z pod duszy i udaje się do lekarza cywilnego, niekolejowego i płaci sama lekarstwa, aby tylko siebie lub drogie sobie osoby od smutnych następstw ratować.

Najsmutniejszą i wprost oburzającą rzeczą jest, że zarząd kolejowy nie mianuje specyalistów lekarzy dla poszczególnych chorób. Naprzykład choroby oczne i nerwowe wymagają zawsze specyalnych studyów. Wprost niesumiennością jest wymagać od obecnych lekarzy kolejowych orzeczeń w dziedzinie zaburzeń nerwowych. Na uniwersytecie żaden z medyków nie jest obowiązany uczęszczać na wykłady o chorobach umysłowych, a z doświadczeń zna je tylko o tyle, o ile każdy inny człowiek, patrząc na obłąkanego. Czyż więc mo-

żna od lekarza zwykłego, nie specyalisty psychiatry domagać się, aby zdał sobie dokładnie sprawę z tak zawikłanych następstw, jakie sprowadza często wstrząśnienie rdzenia pacierzowego, nazwanego przez Anglików „Railway-spine“, aby wydając orzeczenie, nie naraził na ciężką i straszną krzywdę chorego? Wiadomo przecież, że przy tych wstrząśnieniach występuje często rażący niestosunek między doznanemi obrażeniami, a objawami następnej choroby, to znaczy, że często przy zderzeniu lub wykolejeniu pociągu obrażenie, jakiemu uległa pewna osoba, jest samo przez się tak mało znaczne, że trzeba wielkiej znajomości chorób ustroju nerwowego i wielkiej wprawy w rozpoznaniu tychże, aby zrozumieć i stanowczo rozstrzygnąć, że ciężkie objawy rozwijającej się zwolna choroby są rzeczywiście następstwami doznanego wstrząśnienia rdzenia pacierzowego. (Fakt z palaczem Monczynem, omawiany w poprzednich numerach).

Do tych uwag należy jeszcze dodać, że również krzywdę ponoszą rodziny członków kolejowej kasy dla chorych.

Choroby dzieci, najcięższe operacye położnicze, choroby ginekologiczne, wszystko to spoczywa w ręku jednego lekarza, który w każdym z tych kierunków powinien, w myśl życzeń zarządu kolejowego, być specyalistą. Zdarza się też często, że np. rak części pochwowej macicy, w pierwszych początkach, w których zabieg operacyjny ratuje zazwyczaj życie żony i matki, nierozpoznany, „leczony“ bywa tak długo, aż zniszczywszy zupełnie organizm, wydaje go wśród strasznych męczarni na łup śmierci“.

Dr. S. F.

Z artykułu zamieszczonego przez człowieka, fachowego, głębokiej wiedzy i gorącego przyjaciela całej ludzkości widzimy, jak zapatrują się na „urzędowe“ leczenie ludzie, którzy znając wszelkie tajniki wiedzy lekarskiej, najlepiej ocenić mogą pochód śmierci, jaki się znaczy na kolejowym proletaryacie przez oddawanie go w ręce odkomenderowanych lekarzy urzędników. Jeżeli nie inne względy, to ludzkość nakazuje, aby zarząd kolejowy przychylił się do słusznego postulatu kolejarzy i zreorganizował opiekę lekarską w sposób, jakiego domagaliśmy się w poprzednich numerach.

Nędza kolejarzy galicyjskich w cyfrach i faktach.

(Raport delegacyi galicyjskiej na konferencyi kolejarzy, odbytej w dniach 1. i 2. listopada b. r. we Wiedniu.)

Palacze. W Przemyślu zatrudnionych jest w ogrzewalni ogółem 202 ludzi, z tego 82 za dekretem, 90 prowizorycznych i 30 pomocników. Na poszczególne zawody dzielą się ci robotnicy następnie:

Maszynistów	50
Palaczy	49
Pucerów	34
Ślusarzy	10
Węglarzy	12
Prakt. na maszynistów	7
Innej służby	11

U dekretowych, w to są i maszyniści wliczeni, najwyższa płaca roczna wynosi 2.200 kor., najniższa 500 kor. Prowizoryczni są wynagradzani od 1 kor. 40 hal. do 3 kor. 20 hal. dziennie.

Najwyższa płaca palaczy wynosi 1 300 kor. rocznie, pobiera ją 1, dwóch pobiera po 1 200 kor., czterej po 1.100 kor., inni mają niżej 1.000. Między nimi jest wielu, pobierających od 1 kor. 40 hal. do 1 kor. 60 hal. dziennie. Najwyższa płaca pucerów wynosi 2 kor. 40 hal. dziennie, pobiera ją 8, inni są wynagradzani tak, jak palacze od 1 kor. 40 hal. do 1 kor. 60 hal. dziennie. Na awans, względnie podwyższenie płacy o 10 hal. dziennie muszą czekać palacze i pucerzy po 4, 5 i 6 lat. Na uzyskanie dekretu czekają niektórzy 10 lat i dłużej.

Turnus służbowy palaczy jest ułożony w sposób, iż musi przedwcześnie wyniszczyć siły człowieka nawet o żelaznym organizmie.

Nierównie gorzej przedstawiają się stosunki w innych miastach. W Rzeszowie na 25 maszyn jest 25 palaczy i 6 w rezerwie. Ludziska ci niemal bez wytchnienia wiecznie pełnią służbę. Na przestrzeni 180 kilometrów (Rzeszów-Kraków) spala się na maszynie przeciętnie w lecie od 5 do 6 ton węgla, w zimie od 7 do 8 ton węgla. Jeżeli policzy się, że na jednorazowe nabranie węgla na łopatę przypadnie 5 kilo — to palacz musi w lecie 5 do 6 tysięcy razy narzucić łopatą, a w zimie 7 do 8 tysięcy razy. Gdy nadto obliczy się jeszcze inne roboty, związane ze służbą palacza, wówczas dopiero zrozumie się, jak wyniszczającą siły jest służba tej kategoryi robotników kolejowych. Palacze rezerwowi muszą w rzeszowskiej ogrzewalni pełnić służbę „spritzmeistrów“ i często zupełnie zmoczeni udają się w podróż, co powoduje liczne słabości.

Do najwięcej wyzyskiwanych palaczy należą w Galicyi palacze z przestrzeni Żywiec, Zwardoń, Sucha i Skawina. Służba ich trwa bez przerwy 42 godzin. Oto przykład: Dla personalu pociągów Nr. 1175 i 1172 przeznaczonym jest spoczynek w Skawinie. Niestety urzędnik ruchu ze Skawiny w godzinach wypoczynku poleca palaczom jeździć pociągami Nr. 1184 i 1083 do Suchy i Podgórza. Ponieważ przestrzeń ta jest bardzo górzysta, spala się na niej przeciętnie 9 ton węgla. Nadto musi palacz krzątać się około regulowania ognia, smarowania i czyszczenia maszyny, polewania, sortowania i tłuczenia węgla. Płace palaczy na tej przestrzeni są niezwykle niskie. Naprzykład palacz Jędrzej Sapiński pracuje już 18 lat przez cały czas należy do funduszu prowizyjnego, a do dnia dzisiejszego niema dekretu. Płaca jego wynosi wszystkiego 2 kor. dziennie.

C. d. n.)

Z warsztatów i przestrzeni.

Chabówka. (Koszary dla służby. — Asystent Grodzki.) W Chabówce koszary dla służby kolejowej nie odpowiadają potrzebie i hygienie. Koszary zbudowane są w budynku ogrzewalni, mianowicie dla konduktorów od pociągu Nr. 6.151 na pierwszem piętrze, a dla maszynistów od tego samego pociągu na drugiem piętrze. Maszynista, palacz czy konduktor przyjeżdżając po wytężającej służbie do Chabówki, potrzebuje koniecznie wypoczynku, tymczasem już blisko od dwóch lat w sienikach niema słomy i służba musi prawie na gołych deskach sypiać — bo garść prochu jaka kryje się w brudnych worach siennikowych, nie może być słomą nazwana. Ściany mieszkań koszarowych brudne, odarte, piece na poły rozwalone dymią się podczas palenia, po podłodze mieś i się pełno obskurnego i cuchnącego robactwa — tak, że to leżysko służby kolejowej robi wrażenie zaniedbanej stajni albo chlewu dla nierogacizny. Obsługacz w koszarach pobiera wszystkiego 12 kor. miesięcznie i za to musi: dwa razy miesięcznie pomyć podłogi w czterech pokojach, obsłużyć 9 łóżek, zmienić na tych łóżkach co tydzień pościel, dwa razy dziennie zamiatać i pozapalać w pokojach, nadto obsłużyć przyjeżdżających. Gorszy wyzysk trudno uprawiać. W przeciwieństwie do zaniedbania mieszkania dla służby, koszary dla urzędników, tak zwany „Betriebs zimmer“, utrzymuje się w zupełnym porządku. Pościel na łóżkach zmienia się jak w hotelu, dla każdego urzędnika osobno i to codziennie. W księdze kwaterunkowej każdy korzystający z noclegu urzędnik ma się wpisać, a to dlatego, że obsługującemu należy się od osoby 30 halerzy. Niestety, niektórzy panowie urzędnicy „zapominają“ dla marnych 30 halerzy o tym obowiązku, co uszczupla dochody biednego obsługacza, który w ten sposób musi za darmo prać pościel i biegać na łóżka. Pożądanemby było, aby te niewłaściwości usunięto i to jaknajszybciej.

A teraz kilka słów o p. Grodzkim, asystencie kolejowym. Grodzki mimo młodego wieku i bardzo niskiej rangi postępowaniem wyniosłem, szorstkiem i niesprawiedliwem względem podwładnych przeszedł o całe niebo nawet najgorszych starych wyjadaczy kolejowych. Do służby panicz ten odzywa się przez „ty“, a w najlepszym razie przez „wy“. Najdrobniejszą pomyłkę robotnika notuje w karnych protokołach, powodując śledztwa i kary. Pan Grodzki powinien wiedzieć, że prześladowani przez niego robotnicy śledzą pilnie każdy krok jego i że redakcya nasza posiada bardzo spory materyał, którymby mogła uprzyjemnić młodemu asystentowi życie — który przecież reflektuje jeszcze na awans i dobrą opinię u przełożonych. Grzeczną tę uwagę niechaj p. Grodzki przyjmie do wiadomości.

Chabówka. Już z góry czytelnik pomyśli zapewne: znowu Grodzki coś dostanie, ale tym razem nie o Grodzkim pisać będziemy, lecz o ogólnych stosunkach w Chabówce

Chabówka nie jest wprawdzie miejscem kąpielowem, i ktośby myślał, że to tania wioseczyna, w której utrzymanie bardzo niewiele kosztuje. Tymczasem bliskość Rabki i Zakopanego powoduje straszną drożyznę. Mieszkanie, na które pobieramy po 10 K kwaterowego, kosztuje tutaj po 16 K miesięcznie i to liche, oddalone częstokroć o 2 kilometry od stacyi. Artykuły żywności są tutaj tak drogie, że niepodobieństwem jest coś kupić, a w dodatku brak wszystkiego, gdyż Rabka i Zakopane zjedzą wszystko. Dyrekcya kolejowa powinnaby wglądnąć w te stosunki i ułatwić życie swemu personalowi w Chabówce, powinna postarać się, aby tenże personal, przynajmniej w czasie sezonu, otrzymywał dodatki drożyźniane.

Ale dyrekcya nie bardzo się o to troszczy. Dygnitarze, siedzący w Krakowie, gdzie wszystko o połowę jest tańsze, nie zgodzili się nawet na udzielenie żonom naszym freifahrscheinów do Krakowa, celem zakupna żywności, lecz dano nam takowe do Nowego Targu gdzie nawet za drogie pieniądze nie kupić nie można.

Studnia w Chabówce jest tak oddalona, że biedny robotnik w czasie służby nie może z niej korzystać. Jest wprawdzie studnia w stacyi, ale zbliżywszy się bliżej, odczytasz tabliczkę w języku stachańskim: „nicht trinkbare Wasser“. Możnaby już raz przecież skończyć to gospodarstwo i postarać się o to, aby woda była „trinkbare“.

Od czasu jak „Kolejarz“ zajmuje się trochę położeniem i traktowaniem personalu w tutejszej stacyi p. Dobrowolski, który był taki nieprzystępny i gburowaty, złagodniał trochę mniemając, że to wystarczy do zaniechania z naszej strony walki. Ale nam nie rozchodzi się o p. Dobrowolskiego, ani o jego gburowatość, gdyż z tą sam personal do siebie radę, nam rozchodzi się o system, system wysysający do szpiku kości tutejszy personal, system niezmiernego przeciążenia pracą i wyzyskiwania, przeważnie szyberów i robotników węglowych, który poprostu przechodzi siły ludzkie. A system ten wprowadził p. Dobrowolski, i zmienić go może także p. Dobrowolski.

W jednym z poprzednich artykułów skreśliliśmy pokrótce pracę szyberów, dziś do poprzedniego wykazu dodać musimy, że muszą oni codziennie peron i westibul zamiatać. A przecież na to zamiatanie są oddzielne pauszale, z których szyberzy nic nie dostają. Zupełnie podobnie rzecz się ma z zrzucaniem tak zwanych „uiberlastów“, które tutaj trafia się codziennie. Za zrzucanie uiberlastów płacą przecież strony, z której to płacy szyberzy znowu nic nie widzą. A przecież biedemu szyberowi, pracującemu jak wół, a mającemu zaledwie K 1·40 płacy, przydałby się jakiś dodatek z tych funduszów, które skarb kolejowy już dla nich przeznaczył.

Praktykuje się tutaj w całkiem oryginalny sposób zładowanie uiberlastów przy tak zwanych „langholzach“, które zwykle na dwóch wozach są umieszczone. Do drzewa, mającego się zrzucić, przywiązuje się linę, którą łączy się z maszyną. Maszyna podjeżdża i siłą pary ściąga mający się zrzucić „langholz“. Jest to bardzo niebezpieczna i ryzykowna praca, która nietylko ludziom niebezpieczeństwem zagraża, ale która i strekę i wozy niszczy. Jeżeli ktoś z personalu zostałby przy tej czynności uszkodzonym, to musi odpowiadać przed sądem za pracę, przeciwną instrukcyi,

wtedy p. Dobrowolski, który zwykle powoływanym jest jako znawca sądowy, sam potępi odnośnego robotnika. A tak się niedawno przytrafiło. Dnia 19 b. m. zasądzono szybera Solaka za przestępstwo przeciw §§. 431 i 432 na pięć dni aresztu lub 15 koron grzywny.

To są sprawy, które nas obchodzą i przeciw którym walczyć będziemy nieustannie — p. Dobrowolski.

Przemyśl. Ostatnie korespondencye, zamieszczone w *„Kolejarzu“* o działalności werkführera Bulczyńskiego, wywarły ogromne wrażenie w kierunku dodatnim na tych wszystkich, którzy mając grzeszne dusze uprawiają na podwładnych im ludziach wyzysk i brutalizm. Przekonali się oni raz jeszcze, że my pilnie i trzeźwo śledzimy kroki swoich wrogów, aby w ostateczności módz im pokazać, że kto chce być Drakonem w osądzaniu drugich, sam musi być Katonem we własnym zakresie działania.

Samego Bulczyńskiego korespondencya nasza skruszyła, co także należy uważać za dodatni objaw i nie wspominalibyśmy o nim, żeby nie komiczne okoliczności, jakie towarzyszyły zewnętrznym formom skruchy. Zdarzyło się mianowicie, że przypadkowo w tym dniu, kiedy nadszedł „Kolejarz“, jeden z magazynierów obchodził imieniny. Między innymi gośćmi zaproszonym był także Bulczyński. Biedaczysko — jak twierdzą naoczni świadkowie — z niebywałym apetytem połykał porcyę za porcyą, a za każdym kąskiem wybuchał płaczem, zawodząc: „Cóż mi z apetytu, kiedy „Kolejarz“ mnie tak osmarował!“ — po każdym takim wybuchu następował porządny łyk piwa, odpowiednia ilość przekąski i znowu na nowo jęk durny: „Cóż mi z apetytu ....“.

Imieniny skończyły się smutno. Zmęczenie i zabawa, smutek i żal do „Kolejarza“ otumaniły trochę Bulczyńskiego. Nazajutrz upadł przypadkowo do „szybiny“ w warsztatach i odniósł ciężkie obrażenia cielesne. W nieszczęściu nie lubimy się natrząsać. To też, mimo, że Bulczyński był nieprzejednanym wrogiem naszym, mamy dla niego współczucie i bez przesady żal nam, że padł ofiarą przy pracy.

O bezhołowiu, jakie panuje w przemyskich warsztatach, mieliśmy sposobność niejedenkroć już pisać. Świeże fakta, które zapodajemy, dowodzą jaskrawo, że można być werkführerem, a mimo to można nie mieć pojęcia o kierownictwie pracą i nadawaniu temu kierownictwu poważnej jednolitości i ciągłości. Inspektor warsztatowy p. Bartelmus wydał, zdaniem naszem, zupełnie słuszne zarządzenie, że smarowaczom pasów transmisyjnych nie wolno robić godzin pozasłużbowych więcej, jak od $5^1/_2$ rano, a wieczór do 7 i to tylko na wypadek, jeżeli poruczona im robota nie mogła być wykończona. Zarządzenie to uważamy dlatego za słuszne, że kryje ono w sobie ochronę zdrowia i życia robotnika. Praca smarowaczy pasów transmisyjnych wymaga ogromnej uwagi, aby nie pociągnąć za sobą nieszczęśliwego wypadku, natęża więc silniej umysł i musi być wykonywana w stanie zupełnego duchowego i fizycznego wypoczynku. Wbrew temu zarządzeniu, werkführer Bizanc prześladuje tych robotników, którzy zastosowują się do rozkazu inspektora. I tak naprzykład zepsuł się 20 tego miesiąca pas od jednej tokarni. Rymarz, naprawiający uszkodzenie, nie mógł wykończyć roboty przed godziną 7 wieczorem, a tem samem nie można było go nałożyć. Na drugi dzień rano wykonanie tej czynności było również niemożliwe, z tej prostej przyczyny, że nikogo do pomocy przed rozpoczęciem urzędowych godzin roboczych w warsztacie nie było, a jeden człowiek nie podoła tej robocie. Bizanc zamiast w zupełności usprawiedliwić w tym wypadku robotnika, obsypał go obelżywemi słowami, a kiedy robotnik zwrócił mu uwagę na rozporządzenie inspektora, Bizanc na własną rękę ściągnął go z roboty i przydzielił do służby pomocników, a na jego miejsce powołał innego, bez należytej w tej pracy rutyny.

Zarząd kolejowy niejednakowo traktuje swoje sługi. Dowodem tego, że przy poborze opału, drzewa i węgla, robi się różnicę między robotnikami, a podurzędnikiem i urzędnikiem.

Dla robotnika wydzielonem jest w Przemyślu prawo pobrania tylko 1 metra twardego drzewa raz w roku i to nie w czasie, kiedy ma pieniądze i może się w nie zaopatrzyć, ale wtenczas; kiedy się podoba zarządowi ogrzewalni rozstrzygnąć, czy i dla robotnika starczy komiśnego opału. Natomiast urzędnicy i podurzędnicy przez cały rok boży mogą brać ile im się żywnie podoba. Jest to bez zaprzeczenia wielka dla robotnika krzywda. Robotnik, pobierający daleko mniejszą płacę, powinien po pierwsze korzystać przynajmniej w równej mierze co urzędnik lub podurzędnik z tańszego komiśnego opału, po drugie powinno mu być wolno w dogodnej dla siebie chwili zaopatrzyć się w opał, jak również wziąść większą ilość opału, aby za przewóz opału do domu od 1 metra nie płacił tyle, coby mógł zapłacić od 2 metrów lub więcej. Słuszny żal robotników zawarty w tej skardze kładziemy gorąco dyrekcyom kolejowym na sercu.

Naczelnik konserwacyi dróg Kałuski i bannistrz Śliwiński oddalają z roboty starszych robotników, aby w ten sposób pozbyć się niewygodnych świadków, którzyby mogli wiele o nadużyciach tych panów powiedzieć. Przy tej sposobności oświadczamy, że wszystkie zarzuty, podniesione dotychczas w „Kolejarzu“ przeciw Kałuskiemu i Śliwińskiemu, podtrzymujemy w zupełności, domagamy się od dyrekcyi śledztwa, szczególnie w kierunku brania przez Śliwińskiego łapówek i prowadzenia własnych robotników, zatrudnionych przy czysto prywatnych domowych robotach na etacie dyrekcyjnym.

Panu Kałuskiemu przypominamy, smutne jego historye z Rzeszowa i Tarnopola, gdzie wdzięczni podwładni namacalnie chcieli mu okazać szczere ku niemu przywiązanie.

Aby dać możność werkführerowi Markowskiemu — który odgraża się wytoczeniem skargi redakcyi „Kolejarza“ za przemyskie korespondencye — rozszerzyć jeszcze to oskarżenie, zamieścimy w najbliższym numerze historyę o deskach w Radymnie i sylwetkę przedstawiającą w chronologicznym porządku wszystkie szlachetne czyny obrażonego dżentelmana.

Zaleszczyki. Do umieszczonych już sylwetek różnych wyzyskiwaczy, dodajemy jeszcze następną: Stationsaufseher Presser, będąc w Buczaczu, przyjechał pewnego razu do Stanisławowa i chciał się zabawić z panami z dyrekcyi, a nie mając pieniędzy, udał się do pomocniczego portyera Stelmacha i pod pozorem, że Pan naczelnik Osoliński z Buczacza, prosił go, by mu kupił specyalnego tytoniu, a zapomniał mu dać pieniędzy, prosił, by mu na powyższy cel pożyczył 20 złr., które p. Osoliński zaraz pocztą odeszle. Biedny Stelmach, nie przeczuwając nic złego, pożyczył Presserowi 20 złr., ale po dziś dzień pieniędzy swoich nie zobaczył. Stelmach pisał później do p. Osolińskiego z prośbą o zwrot 20 złr., ale p. Osoliński odpisał, że nigdy i nikogo o takie rzeczy nie prosił, a jeżeli Presser pożyczył, to niech odda. Wtedy dopiero otworzyły się oczy biednemu Stelmachowi. Nie mogąc doczekać się swej krwawej pracy. Stelmach zaskarżył Pressera do sądu, poczem przyjeżdżał kilka razy do Zaleszczyk na egzekucyę ale nadaremnie. Presser, bity na takie rzeczy, umie sobie poradzić, biedny Stelmach już się nie zobaczy z wyłudzonemi 20 guldenami. Presser, będąc w Zaleszczykach, był całym macherem. Ponieważ Presser narobił tyle długów, że dalszy pobyt jego w Zaleszczykach był niemożliwy, przeto starał się z Zaleszczyk ulotnić. W jaki sposób można wyrobić sobie w dyrekcyi stanisławowskiej przeniesienie z miejsca niedogodnego na lepszą posadę. to opiszę.

Było to około 24. czerwca b r. Presser przyszedł do tutejszego ślusarza rewizyjnego Nawrockiego, a pokazując mu depeszę, prosił, by mu pożyczył 20 koron na zakupno moreli dla pp. urzędników z dyrekcyi w Stanisławowie. Ponieważ Nawrocki słyszał już wiele pięknych rzeczy o Presserze, a nawet wiedział, że bardzo wielu wierzycieli z Buczacza upominało się u Pressera o swe należytości, więc chcąc się Pressera pozbyć, powiedział, że nie ma pieniędzy. Ale nie tak to łatwo pozbyć się takiej pijawki. Presser zaczął nalegać na Nawrockiego, by mu pożyczył na pierwszego. Biedny Nawrocki, jako podwładny, obawiając się, sekatury ze strony Pressera, a nadto, że morele te przeznaczone były dla jakiegoś p. urzędnika z dyrekcyi w Stanisławowie, obiecał na 1. lipca pożyczyć, sądząc, że może Presser o tej pożyczce zapomni i w ten sposób nie będzie się narażał na nieprzyjemności. Nadszedł dzień 1. lipca. Presser wypłacał pensye, po którą przyszedł też i Nawrocki. Podpisał listę i miał dostać 132 koron. Przy wypłacie Presser odliczył mu 112 koron. Nawrocki, zesunął pieniądze na dłoń. a przeliczywszy takowe wobecności Pressera, zrobił temuż ostatniemu uwagę, że brakuje mu 20 K, na co Presser odrzekł, że 20 K zatrzymał sobie tytułem przyrzeczonej pożyczki i tak biedny Nawrocki łatwo się pozbył 20 K a tem łatwiej, że sam nie potrzebował dawać, bo Presser już sobie takową ściągnął. Co do zwrotu tych 20 K, to o tem nie ma mowy i zdaje się jak swego ucha nie widzi, tak też tych 20 K już nie zobaczy.

Nareszcie słyszymy, że Presser, mimo takich ładnych czynów, przeniesiony został do Borszczowa, jako naczelnik stacyi, awans taki mógły mu dać tylko morele, wysyłane do dyrekcyi w Stanisławowie za pieniądze biednych ludzi.

Możeby c. k. dyrekcya w Stanisławowie zechciała w tę sprawę wglądnąć, a przynajmniej możeby raczyła zapytać Nawrockiego, co to było z jego płacą i z jakiego powodu Presser morele do Stanisławowa posyłał.

KRONIKA.

Sparsystem kolejowy. „Proszę pana naczelnika nie mogę sobie rady dać z tylu wagonami przecież to nie idzie, aby nas było tak mało do obsługi całego pociągu“.

„Panie Kochany — nie wolno więcej ludzi używać“ — brzmi odpowiedź grzecznego urzędnika a jeśli to jaki Piasecki albo Götz to powie:

„Idź do roboty — a jak ci się nie podoba to podziękuj za służbę“ — albo nawet — „a jak ci roboty za dużo, to ci mogę dać urlop przez suspenzyę“.

Zmyty jak pudel, idzie konduktor do roboty i ratuje jeżeli to personka — czyli go gdzie nie chwyci jaki Tauliczek i nie złapie jakiego pasażera, który jeszcze nie ma przebitego biletu, bo konduktor biedny tam jeszcze nie doszedł.

A jeżeli to ciężarowy pociąg to idzie do służby i męczy się w tej nieszczęśliwej służbie, aż gdzieś znużony na stacyi o puffer się zeprze i uśnie!

Bo ze względów oszczędnościowych nie wolno ludzi używać tylu, ile ich pociąg potrzebuje, ilu ich wymaga bezpieczeństwo pociągu i ilu potrzeba dla utrzymania pracujących przy siłach i zdrowiu.

A teraz druga strona medalu.

Pociąg do odjazdu gotowy. Składa się z wozu manipulacyjnego, dwóch salonek i jednego wozu 3-ciej klasy. Do pociągu tego zakomenderowano: inspektora w pełnym mundurze (dyety co najmniej 20 koron), kontrolora na maszynę (dyety co najmniej 10 koron), nadto obok służby maszynowej 4. jak struny wyciągniętych konduktorów — przepraszam jeden zugsführer i 3. konduktorów do obsługi 2 salonek.

Ale bo to nie byli pasażerowie, którzy tym pociągiem jechać mieli — to nie publiczność płacąca — to jechali panowie — nie — Jego Ekscelencya hrabia Piniński, namiestnik kraju i Jego Ekscel. hrabia Potocki marszałek kraju! I nie dziw. że dla zwyczajnej publiki nie potrzeba ani odpowiedniej służby ani odpowiednich wozów — bo gdy się o tem mówi w parlamencie, sejmie lub gdzieś przez jakie deputacye — to tacy panowie, dla których się o szparsystemie zapomina, odpowiadają, i słusznie tak czynią: „Ja jadę często i nigdy nie mogłem skonstatować, aby było coś nieodpowiedniego, aby było ciasno lub za mało służby.“

A jak pan minister, namiestnik i t. d. nie skonstatowali tego osobiście — to niech sobie reszta narodu gada i skarży się, niech ludzie

giną z wysiłku, i nadmiaru pracy — dowodów na to dla tych panów nie ma.

Sparsystem dla ulicy, sparsystem dla wyciśnięcia ostatnich soków z pracujących, sparsystem u dołu — ale dla góry, dla panów, dla ministrów i t. d.... wszelka choćby najkosztowniejsza wygoda. To sprawiedliwe!

Male parta. Istotnie ile i niegodziwie pragnie organ galicyjskich kolejarzy nabywać zwolenników. Bawiąc się w plotki i nonsensa w artykule wstępnym, rezerwując sobie wyłącznie prawo posiadania przekonań, dają wyraz tym przekonaniom na ostatniej stronicy nru 22 — denuncyonują. Czy istnieje coś podlejszego i nikczemniejszego, jak szpicel? Czy chodzi po tej, tak obfitej w lichotę ziemi, coś obskurniejszego i pogardy godniejszego, jak denuncyant? A pismo wasze, wy uprzewilejowani posiadacze „zacnych“ przekonań, wy „obrońcy“ uciśnionych, denuncyuje, podle i nikczemnie, denuncyuje, bo donosi nietylko władzy przełożonej, ale i policyi, o rzeczach, które się donosić godzi chyba — denuncyantom i szpiclom.

Na takich podstawach oparta obrona stanu może się podobać i znaleźć uznanie u kacyków kolejowych i w dyrekcyi policyi, ale dla nas byłyby to już nie *male*, ale *pessime parta* i takie nabytki, takie podstawy i taką broń w walce o prawa i byt lepszy już wam zostawiamy dla tej organizacyi, co zwalczyć pragnie ta szlachetną drogą socyalizm i naszą organizacyę z nim razem. Denuncyonujcie, szpiclujcie na swych dobrowolnych i poświęcających się kolporterów, a uzyskacie — łaskę i awans. *Pessime parta.*

Nowy Sącz. Komitet budowy własnego domu przypomina Szanownym organizacyom, iż na rozesłane dnia 1. sierpnia 1902 r. odezwy i listy wkładkowe nie otrzymał dotąd żadnej odpowiedzi, z wyjątkiem z Krakowa. Zechcą tedy Szanowne organizacye sprawę tę przyśpieszyć.

Nowy sparsystem zaprowadził znany już naszym czytelnikom, p. Pająk, naczelnik ogrzewalni w Nowym Sączu. Przy fasowaniu węgli nie ma człowieka i żony kolejarzy muszą węgle sypać do koszów, kosze dźwigać na wagę i t. d. No, nie mielibyśmy nic przeciw temu, gdyż nasze żony przyzwyczajone są do ciężkiej pracy, ale dotąd nie zdarzyło nam się widzieć, aby pani Pająkowa et tutti quanti, jak one się tam nazywają, spełniały te same funkcye. A przecież przy kolei powinna być równa miarka — p. Pająk. Jak długo zatem nie zobaczymy, że i pańska żona nabiera węgle dla siebie tak długo na tem miejscu protestować nie przestaniemy przeciw tak bezczelnemu zarządzeniu.

Dyrekcyę w Krakowie zapytujemy, dlaczego personal od pociągu Nr. 1280 nie otrzymuje w Chabówce herbaty. Nie urgowalibyśmy tej sprawy, lecz jak nas zawiadomiono, „stan wyjątkowy“ dla herbaty rozciągięty został tylko dla personalu pociągowego, podczas gdy personal maszynowy herbatę otrzymuje. Zdaje nam się, że to jest niesprawiedliwością i prosimy o usunięcie tejże.

Anonim to broń podła. Jeden z wybitniejszych przemyskich podurzędników, stara się odwieść konduktorów od organizacyi w ten sposób, że rozsyła listy anonimowe do nich, w których czernia jednego z naszych członków organizacyi, zarzucając mu, jakoby miał nazywać wszystkich konduktorów i bremerów „baciarzami“, a ich żony „nierządnicami“. Ślepym trafem jeden z tych listów wpadł w nasze ręce. Autorowi tych listów zwracamy uwagę: W austryackim kodeksie karnym jest paragraf, mówiący o zbrodniach oszczerstwa, a w pragmatyce służbowej kolejowej jest znowu przepis, że karany za jakąkolwiek bądź zbrodnię, musi być z kolei oddalony. Jeżeliby jeszcze jeden list podobny ukazał się, dotknięta osoba tym listem wniesie doniesienie karne do prokuratoryi, a mając niezbite dowody autorstwa tych listów, spowoduje wyrok. Jeżeli to już teraz nie stało się, to tylko dzięki samym konduktorom, którzy oddając nam te listy oświadczyli, że gardzą nikczemnikiem, który anonimowemi listami walczy i że do tych listów nie przywiązują oni żadnego znaczenia.

W końcu dodać musimy, że słowo nikczemnik, niechaj ten pan jako słuszny dla siebie tytuł przyjmie.

Z życia kolejarzy przemyskich. We wtorek 11. b. m. odbyło się w Przemyślu zgromadzenie kolejarzy, na którem tow. Witold Reger w dwugodzinnem przemówieniu składał sprawozdanie z konferencyi kolejowej, odbytej dnia 1. i 2. b. m. we Wiedniu. Mowca położył główny nacisk na zmianę regulaminu robotniczego, przedłożonego przez ministerstwo kolejowe robotnikom do zaopiniowania, jako na dowód uznania w robotnikach obywateli z prawem decydowania o swoich prawach Zgromadzenie przyjęło oklaskami wywody sprawozdawcy. Następnie towarzysze Kunert, Wiśniewski, Blatkiewicz i Szandrowski mówili o celach organizacyi i o prasie robotniczej.

P. Gawlikowski w Jarosławiu pragnie koniecznie tak się odznaczyć, by całe przyszłe pokolenia pamiętały, że żył ktoś w dwudziestym wieku, który nie miał innego zadania tylko gnębić ludzi bez najmniejszej litości, chociażto nikomu żadnych korzyści nie przynosi. Hajcerzy tamtejsi mają już głęboko wyryte nazwisko Murawiewa jarosławskiego w swem sercu, obecnie i reszta personalu zaczyna przychodzić do przekonania, że p. Gawlikowski jest despotą i tyranem.

Do pomocy przyjął sobie jakiegoś młodzika, któremu powierzył wydawanie węgla dla personalu. Młodzik ten traktuje nas przy braniu węgla, jak żaków i każe nam z popiołu wybierać grubsze kawałki.

Zwracamy uwagę, iż za węgiel płacić musimy, iż oprócz tego musimy płacić furę i nasz czas drogi, przeznaczony na wypoczynek, po żmudnej i ciężkiej pracy, poświęcać na fasunek węgla. My mamy otrzymać węgiel czysty i drzewo porządne, bez straty czasu i bez niepotrzebnych sekatur.

Wzywamy publicznie p. Gawlikowskiego do zrobienia porządku z tym dziwolągiem, bo inaczej będziemy musieli sami sobie sprawiedliwość wymierzyć. Podobnego postępowania nie ścierpimy, a nie żądamy nic innego, jak by równa miara była dla wszystkich.

Pan Wyżykowski, nowy kontrolor ruchu w dyrekcyi stanisławowskiej, przeniesiony został na nowe stanowisko z magazynów materyałowych, gdzie może doskonale zapoznał się ze swemi funkcyami, ale na nowem stanowisku nie okazuje wiele znajomości. Kontrola ruchu jest rzeczą bardzo ważną, ale działalność p. Wyżykowskiego nie ma nic wspólnego z kontrolowaniem ruchu. Boć jeżeli kontrolor ruchu kontroluje, czy urzędnik nie ma przypadkowo kurzu na daszku, czy rezerwowe szyby latarek są czyste i t. d., to taką czynność może wykonać każdy Iwan, za znacznie niższą cenę i do tego kontrolora ruchu nie potrzeba. Działalność tego pana uważamy tylko za szykanę, której oduczyćby się należało.

P. Blauth się namyślił nareszcie i postanowił postąpić tak, jak powinien był postąpić od pierwszej chwili. W dniu 13. listopada b. r. wezwał wybranych ekspertów i zaproponował podpisanie pierwszego protokołu. Gdy jednak eks erci nasi na to się nie zgodzili, rad nie rad musiał się zgodzić na postawione przez ekspertów poprawki. Tym sposobem sprawa ankiety w Galicyi została jednolicie załatwioną.

Dola robotnika kolejowego. Robotnik węglowy ze Stanisławowa, Józef Dobrowolski, został dnia 6 kwietnia 1901 roku unieszczęśliwiony podczas pracy na dworcu skutkiem ściśnięcia dwoma wózkami. Choroba, wywołana tym wypadkiem, trwała blisko ośm miesięcy. Za cały ten czas pobrał Dobrowolski wszystkiego za 5 tygodni zapomogi — za resztę czasu niewypłacono mu ani halerza, mimo, że kilkakrotnie urgował, przedstawiając rozpaczliwe swe położenie. Na dniu 4. grudnia 1901 zgłosił się Dobrowolski do pracy. Przyjęto go wprawdzie, ale mimo, że Dobrowolski od roku 1887 zatrudnionym jest przy kolei, nie podwyższono mu płacy ani o halerza — bo p. Zajączkowski, inspektor ogrzewalni, odpowiedział proszącemu o awans Dobrowolskiemu: „z łaski cię tylko do kolei przyjęto!“

P. Spicberg, naczelnik sekcyi pierwszej w Haliczu, wziął sobie za zadanie życia dokuczać strażnikom w niemiłosierny sposób. Przeniesienie jest dla każdego kolejarza nieszczęściem, ale dla strażnika jest poprostu ruiną. Dlatego też, wydając drakoński wyrok przeniesienia należałoby zawsze własnemu sumieniu postawić pytanie: czy tym wyrokiem nie zrujnuje się biednej rodziny, która i tak dosyć jest nieszczęśliwą. Zwracamy się zatem w tej drodze do p. Spicberga, wierząc, że notatka niniejsza poskutkuje i że p. Spicberg zechce zmienić swoje postępowanie wobec strażników.

Jasło. Personal jasielski skarży się, że niejaki Lupa, desygnowany do wydawania węgla, obchodzi się z personalem przy wadze bardzo nietaktownie. Panie Lupa, strzeż się pan, bo kij ma dwa — końce.

Stróże. Stacya tutejsza ma jakieś szczególniejsze szczęście do gburów. Nie dość na tem, że mamy naczelnika, który sobie pod tym względem nie żałuje, to przybył nam jeszcze niejaki Karczmarczyk, który przewyższa swego szefa. Do personalu nie mówi inczej, tylko: chamy, gałgany, chołota i t. p. słowa, które zapewne wypożyczył sobie ze słownika Zagłoby, i które ówcześnie mogły by dobre, ale dziś czasy się zmieniły i nie wolno jest ludziom bezkarnie ubliżać wobec równości wobec prawa. Dalej inteligencya urzędnika kolejowego, ma też pewne obowiązki i musimy chyba przypuszczać, że p. Karczmarczyk żadnej inteligencyi nie posiada, używając jedynie ordynarnych wyrazów. Fe, panie Karczmarczyk, pan hańbisz stan urzędniczy.

Żywiec. Jeszcze jeden okaz przybył nam do statsbańskiej menażeryi, a jest nim niejaki p. Słoniowski, aspirant kolejowy. Ten nie ogranicza się już na słowach, ale będąc bardziej wojowniczego usposobienia, obiecuje bić. Niedawno temu odezwał się do telegrafisty: „cicho pan bądź, bo panu dam w dziób!“ Czy to jest uczciwe postępowanie niechaj koledzy p. Słoniowskiego osądzą.

Personal żywiecki uskarża się również na d-ra Bendę, lekarza kolejowego, który nie spełnia swego zadania. Radzimy personalowi żywieckiemu odnieść się w tej sprawie do centralnego zarządu w Wiedniu (adres w komunikatach). Już czas rozpocząć energiczną akcyę przeciw tym lekarzom, których charakter zmienił się w biurokratów.

P. Moserowi Dawidowi w Żywcu zwracamy uwagę, że denuncyacya jest podłą rzeczą. My nie chcemy oddać mu równą miarkę i dlatego, jakkolwiek mamy dowody szlachetnej jego działalności na niwie magazynowej, milczymy. Chcesz pan do djabła dostać pochwałę od Korotkiewicza, to staraj się pan uzyskać ją na innem polu, lecz nas pozostaw pan w spokoju.

P. Malcher, maszynista w Zagórzu, obchodzi się z hajcerami jak ostatni brutal. Widocznie zapomniał wół, jak cielęciem był. Zapomniał, jak przedtem będąc hajcerem, płakał nieraz rzewnemi łzami na swój los i dziś mści się na tych samych hajcerach, których służbę niedawno pełnił.

Zwracamy p. Malcherowi uwagę, że nie wolno ludzi obrażać, że z ludźmi ma się obchodzić grzecznie i z godnością, a zły swój humor z powodu „nieszczęścia przy kartach“, niechaj gdzieindziej wylewa, a nie na biedniejszych swoich kolegach. Inaczej musielibyśmy zająć się panem — panie Malcher — bliżej, co ani panu, ani nam nie sprawi przyjemności.

Pan oficyał z Wygnanki, który się odznaczał brutalnem postępowaniem wobec personalu, który bił i wyzywał ludzi, został nareszcie przeniesiony. Personal tutejszy robi składkę na urządzenie nabożeństwa za niepoprawnych grzeszników.

Medyka pod Przemyślem. Asystent kolejowy Jan Polaczek pozazdrościł laurów piętnowanym przez nas naganiaczom. Gołowąsy ten urzędniczek traktuje z brutalną bezwzględnością podwładnych sobie ludzi, powoduje ciągłe dochodzenia przeciw nim i kary. Polaczek, który brutalność swoją nie tylko na podwładnych, ale

także na stronach odbija, doczeka się smutnego losu.

Dr Gembarzewski, lekarz kolejowy w Stanisławowie, jest jednym typem z licznych kolejowych lekarzy, którzy urząd swój traktują jako „boczny zarobek“, nie troszcząc się wcale o zdrowie powierzonych sobie „urzędowo“ pacyentów. Chorymi uznaje tylko tych, których mu każą, choćby chorzy rzeczywiście upadali pod naciskiem choroby.

Jak nam ze Stanisławowa donoszą, zmarł tamże konduktor Jan Sniegowski, za którego śmierć ponosi dodobno winę Dr Gembarzewski, tylko z tego powodu, że zawcześnie po influenzie wypchnął go do pracy. A przecież Sniegowski zostawił rodzinę, składającą się z ośmiu osób. Czy Dr Gembarzewski przyczyni się teraz do utrzymania rodziny.

Jeżeli to jest prawdą, wzywamy towarzyszy stanisławowskich o wniesienie zażalenia do centralnego zarządu Kasy chorych w Wiedniu.

Dr. Lazarus, lekarz kolejowy w Czerniowcach jest sobie bardzo fajny pan. Chciałby i Panu Bogu i dyabłu świeczkę świecić. Chciałby być w zgodzie i z dyrekcyą i z personalem, który leczy. Skoro ktoś z personalu zachoruje, to Dr. Lazarus ze słodko-korzenną miną, zacierając ręce, oświadcza mu, że wprawdzie zdrowym nie jest, ale — p. Jabłoński nie pozwala kolejarzom chorować. Panie Doktorze, to są tylko wykręty, którym my nic a nic nie wierzymy. Albo jesteś pan lekarzem, który ma obowiązek leczyć cierpiącą ludzkość z całą miłością i znajomością swojej sztuki, albo urzędnikiem bez serca, który marną mamonę wyżej stawia aniżeli sumienie lekarskie.

Postępowaniem swojem nie pozyskasz Pan personalu, a wierzaj nam Pan, że czy wcześniej, czy później personal ten będzie decydował o Pańskiej egzystencyi. Nie żądamy żadnej łaski, nie żądamy żadnych grzeczności, ale za nasze własne pieniądze mamy prawo żądać, abyś Pan był sumiennym i uczciwym lekarzem.

Wozomistrz Załanowski w Czerniowcach ma ogromną frajdę z powodu szykan policyjnych naszej organizacyi tamże. Jak waryat lata po całej stacyi i grozi każdemu należącemu do organizacyi — kryminałem. Gdyby to czynili p. baron Jabłoński albo p. Dr Hnide, to nie dziwilibyśmy się temu, ale Załanowski, chudy pachołek, który nieraz jeszcze może wyciągnie rękę do naszej organizacyi i będzie żądał jej pomocy, to nie dziwnie, ale strasznie głupie. Ale trudno: z głupimi walczą nawet bogowie nadaremnie.

Och, co za rozkosz kolejarzem być! Przed 21 laty wstąpił do służby kolejowej przy „stacbanie“, młody, zdrowy robotnik, nazwiskiem Jan Kotlarz. Młode życie uśmiechało się do niego szczęściem i nadzieją lepszej przyszłości dla siebie i żony. Niestety, Kotlarz nie mógł być wyjęty z pod prawa, ścigającego każdego kolejarza, przy pracy żmudnej i niszczącej siły człowieka. W krótkim czasie, chwycony między pufry wagonów, z połamanemi żebrami, znalazł się na łożu szpitalnym. Do zakładu ubezpieczeń nie zgłoszono wówczas wypadku, bo Kotlarz był nieświadomym praw swoich, a ówczesny naczelnik stacyi w Stanisławowie Hepirych, pod którym Kotlarz pracował, uznał zgłoszenie wypadku za niepotrzebne. Pod grozą wydalenia zupełnego z pracy, zmuszono Kotlarza do wstąpienie do służby. W ośm lat po tym wypadku, jadąc pociągiem w roli hamowniczego, spadł Kotlarz z hamownicy, raniąc sobie ciężko głowę. Lekarz ówczesny Dr Szczypkowski orzekł że gdyby to od niego zależało, nie pozwoliłby nadal używać Kotlarza do służby, ale poleciłby wypłacać mu rentę. Na zarządzenie inspektora kolejowego owwny nie zgłoszono wypadku do zakładu ubezpieczeń, a Kotlarz nie świadom praw nie domagał się tego. W jedenaście lat po tej przygodzie, przydzielono Kotlarza do „Drehscheiby“, gdzie przy wytężającej pracy dostał przepukliny i ten wypadek nie został do zakładu ubezpieczeń zgłoszonym.

Dziś Kotlarz zupełnie zniszczony, schorowany, patrzy z rozpaczą w przyszłość. Praw do renty niema, bo korzystając z jego nieświadomości wydarto mu to prawo hytrze, podstępnie, do funduszu prowizyjnego nie należy, nie ma więc prawa do pensyi a zarobek jego dzienny wynosi 90 ct. a więc sumę, z której dla siebie i swojej rodziny nic na stare lata zaoszczędzić nie mógł.

Niedługo wyrzucą go może na bruk i emeryturą dla niego będzie kij i torba żebracza.

Czyż wobec tego faktu, głoszenie uległości przez różne „Nagłe śmierci“ i „Bractwa kolejowe“ nie wygląda na gorżkie szydze nie z losu rodzin robotników! Nieświadomość praw obywatelskich, głoszona przez klerykalno-dyrekcyjne organizacye odbija się przekleństwem na takich biedakach, jak Kotlarz, którzy obracając w rękach koronki i szkaplerze, czekają cudu, jaki w formie łachmanów żebraczych i nędzy spływa nie z wysokiego nieba, ale z wysokiej dyrekcyi i ministerstwa.

Z Kuczurmary dochodzi nas od tamtejszych robotników sekcyjnych zażalenie na wizera Dmytra Czobotara. Nie chcemy umieszczać tych wszystkich nadużyć i wzywamy p. inspektora Bleima do przeprowadzenia gruntownego śledztwa i wskazania Czobotarzo jego obowiązków.

Z życia maszynistów. Nie wszyscy maszyniści cieszą się opieką zarządu kolejowego, są i tacy których prześladuje „robotniczy pech“. Jeden z setki przykładów przytoczymy na dowód, że i dla maszynistów, aby należycie mogli bronić swoich interesów, potrzebną jest organizacya.

Józef Księżyk w Czerniowcach, przyszedł dnia 8. sierpnia 1897 r. do służby na maszynę. Dnia 10 stycznia 1898 r. w politechnice we Lwowie zdał Księżyk egzamin na zastępcę kierownika maszyny. W czerwcu został Księżyk przeniesiony po Wyżnicy, a 15. lipca 1898 w stanisławowskiej dyrekcyi złożył drugi egzamin. Dnia 23. sierpnia 1900 r. zdał Księżyk egzamin na samoistnego maszynistę z rangą podurzędnika. Jak widzimy, Księżyk przysiadł dobrze fałdów, jeżeli jeden za drugim egzamin zdawał, powinien więc był zasłużyć sobie na względy u dyrekcyi. Nie tety, Księżyk jest „pechmanem“. Dekret stabilizacyjny doręczono Księżykowi dnia 14. lipca 1898 na 600 kor. rocznej płacy — innym w tej samej randze doręczono dekreta na 800 kor.

Księżyk, czując się pokrzywdzonym, udał się do betriebsleitera w Czerniowcach z prośbą wyjaśnienia mu, dlaczego on otrzymał niższy od innych wymiar pensyi. Na to p. Kałmucki rzec raczył: „To jest pomyłka, na nowy rok zrówna się pańska pensya z innymi. „Pomyłka“ w ustanawianiu pensyi to specyalność właściwa tylko galicyjskim władzom kolejowym. Obiecany szczęśliwy nowy rok nie przyniósł Księżykowi awansu. W d. 15. maja 1890 r. przeniesiono Księżyka z Wyżnicy do Stanisławowa, podwyższając mu pensyę na 700 kor. W październiku r. 1899 przyszła regulacya płac. Wszyscy maszyniści otrzymali podwyższenie o 200 koron rocznie, a Księżyk tylko o 100 kor. tak, że Księżyk pobierał 800, a inni 1.000 kor. pensyi. Po roku wszyscy egzaminowani maszyniści, nawet daleko młodsi od Księżyka, otrzymali po 1.200 kor. pensyi, a Księżyk otrzymał tylko 900 kor. i przydzielenie do niższej kategoryi służby, mimo, że miał egzamina wszystkie z wyszczególnieniem ukończone.

Krzywdę swoją postanowił Księżyk raz jeszcze usunąć na drodze prośby do Ministerstwa. Za poradą inspektora ogzewalni wniosł Księżyk podanie o podwyższenie mu płacy. Dyrekcya zwróciła podanie z uwagą: „To jest niedopuszczalne!

Ofiary pracy. W Przeworsku zginął na stacyi przy przesuwaniu wagonów szyber. Czaszka rozbiła się w kawały o szyny kolejowe.

Na przestrzeni Przemyśl — Żurawica obcięło nogi budnikowi. Ot, los kolejarzy!

Czerniowce. Nie dawno temu wspominaliśmy w naszem piśmie o smutnym losie robotników magazynowych w Czerniowcach. Dziś do uwag tych dodać musimy, że p. Przybyła, naczelnik tutejszych magazynów ma bardzo brzydką naturę prześladowania robotników przez ciągłe nachodzenie ich znienacka. Nie wiemy, czy jeden z protoplastów p. Przybyły był lisem, ale to wiemy na pewno, że p. Przybyła odziedziczył w zupełności lisią naturę. Takie bowiem wrażenie robi na nas to ciągłe podkradanie się cichaczem do magazynu i śledzenie robotników, czy oni przypadkiem nie próżnują. Co z tego wynika, to łatwo czytelnik-kolejarz może sobie dośpiewać — kary, które sypią się tutaj jak z rękawa. A przecież system wygładzania ludzi jest po prostu zbrodnią, i musimy zwrócić nwagę p. Przybyły, że tym sposobem działa na niekorzyść skarbu kolejowego, bo głodny robotnik, który skutkiem ciągłych kar, musi pasa przyciągać, nie jest w stanie tak wydatnie pracować, aniżeli taki, który się dostatecznie odżywia. Dalej, czy p. Przybyła sobie myśli, że tym sposobem położy wielkie zasługi dla dyrekcyi? Nam się zdaje, że nie! Bo zniechęcanie robotnika nie jest przecież korzystnem.

Postanowiliśmy zatem liczyć wszystkie ściągnięte korony, aby za kwotę przez cały czas ściągniętych przez p. Przybyłę kar, postawić mu pomnik w Czerniowcach.

Rewizya szwajcarskiej ustawy kolejowej. W ubiegłej sesyi Rady związkowej omawianą była rewizya ustawy kolejowej szwajcarskiej odnośnie do praw służby. Kolejarze żądają dziesięciogodzinnego dnia roboczego, osobnego wynagrodzenia za godziny pozasłużbowe, dwugodzinnej pauzy obiadowej, 52 wolnych dni w roku, zupełnego 36 godzinowego spoczynku, 8-mio dniowego urlopu corocznie, zastanowienia pociągów ciężarowych w niedziele i t. d.

Rada stanu uchwaliła zgodzić się na skrócenie czasu roboczego z 12 na 11 godzin, co zwiększy wydatek około 2,350.000 franków rocznie. Czas pracy dla personalu maszynowego i pociągowego ustanowiony został na 10 godzin. Postanowienia te, nie są jeszcze obowiązujące, gdyż takowe musi Rada narodowa zatwierdzić. Jest jednak nadzieja, że Rada narodowa nie odmówi temu projektowi swego zatwierdzenia.

Tym sposobem kolejarze szwajcarscy przystąpili już do rewizyi swojej ustawy, a nawet można na pewno powiedzieć, uzyskali już pewne polepszenia tejże.

A gdzie są kolejarze austryaccy?

Już od r. 1897 leży projekt ustawy dla kolejarzy w parlamencie austryackim a nikt nawet się nie pokusi, aby projekt ten stał się czynem. Indyferentyzm kolejarzy austryackich doprowadził go tego, że parlament kpi sobie z kolejarzy i nawet podatki, pochodzące z pracy kolejarskiej, przeznacza na inne cele, by tylko kolejarzom nie dać ustawy, a z nią i polepszenia egzystencyi. Podczas, gdy wszędzie z całą pieczołowitością starają się o polepszenie doli kolejarzy, to tylko u nas nikt o tem nie pomyśli. Nie myśli — bo my tak sami chcemy.

Komunikaty.

Kołomyja. Do zbierania wkładek upoważniony jest tylko kierownik stacyi płatniczej, który nie odpowiada za dopłacone komu innemu wkładki.

Kierownik stacyi wzywa członków do wyrównania wkładek, w przeciwnym razie będzie musiał wykreślić tych wszystkich, którzy trzy miesiące zalegają.

Do Suchy. Wzywa się p. Aloizego Riessa, ażeby zwrócił pożyczoną z czytelni kolejowej w Podgórzu książkę p. t. „Tajemnice Paryża“. Książka ta jest własnością organizacyi i jeżeli w przeciągu 14 dni zwróconą nie zostanie, przedsięweźmiemy kroki prawne.

Sekretaryat.

Baczność! W wozie pakunkowym pociągu Nr. 15.413 zdążającym do Jasła, pozostawiono blok niebieski Nr. 1270. Znalazca zechce takowy nadesłać do Sekretaryatu pod adresem: S. Kurowski, Lwów, Gródecka 53. A.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca Szczepan Kurowski. Drukarnia Udziałowa we Lwowie ul. Lindego 8.